

НАУКОВА РОБОТА

НА ТЕМУ: «Правове регулювання у галузі муніципального
електротранспортного забезпечення в Україні: сучасний стан та перспективи
удосконалення»

Зміст

| | |
|--|----|
| Анотація | 3 |
| Вступ | 5 |
| Розділ 1. Муніципальне електротранспортне забезпечення в Україні як предмет правового регулювання | 7 |
| 1.1 Поняття та види муніципального транспорту в Україні | 7 |
| 1.2 Законодавство про муніципальне електротранспортне забезпечення в Україні: генеза та сучасний стан..... | 10 |
| Розділ 2. Особливості правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні. | 13 |
| 2.1 Правове регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні: системно-структурний елемент | 13 |
| 2.2 Методи правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні | 15 |
| Розділ 3. Основні шляхи удосконалення правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні..... | 20 |
| Висновки..... | 25 |
| Список використаної літератури..... | 27 |
| Додаток..... | 29 |

Анотація

Актуальність теми: На сьогоднішній день перевезення міським електротранспортом здійснюються в усіх розвинених країнах світу, порівняно з автомобільними перевезеннями він є більш вигіднішим як позиції економічної складової, так і питань укологічної безпеки.

В контексті реалізації Концепції гуманітарного розвитку України до 2020 року, децентралізації влади, а також впровадження екологічно-безпечних, економічно-обґрунтованих, ефективних стандартів у транспортній мережі, складовою якої є електротранспорт, поглиблення аналізу проблемних питань транспортного права України.

Метою роботи є: визначення сутності та змісту правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, комплексний аналіз правового регулювання у галузі транспорту, виділення основних проблемних питань, що потребують правового регулювання, запропонувати шляхи вирішення цих питань, визначити основні вектори розвитку правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, та запропонувати шляхи вдосконалення механізмів такого правового регулювання.

Завдання: визначити поняття муніципального транспортного та електротранспортного забезпечення в Україні, встановити їх співвідношення, надати характеристику правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, визначити основні методи такого правового регулювання, виділити основні проблемні питання, що потребують правового регулювання, запропонувати шляхи вирішення цих питань.

Методи: загально наукові, спеціально наукові, формальної логіки, аналізу, синтезу, індукції, узагальнення, абстрагування, системно-структурний, логіко-семантичний, порівняльно-правовий, структурно-функціональний.

Структура роботи: вступ, три розділи (5 підрозділів), висновки, список використаної літератури, додатки.

Ключові слова: транспорт, електотранспорт, транспортне забезпечення, тарифи, технічні умови.

Вступ

На сьогоднішній день перевезення міським електротранспортом здійснюються в усіх розвинених країнах світу, порівняно з автомобільними перевезеннями він є більш вигіднішим як позиції економічної складової, так і питань екологічної безпеки.

В контексті реалізації Концепції гуманітарного розвитку України до 2020 року, децентралізації влади, а також впровадження екологічно-безпечних, економічно-обґрунтованих, ефективних стандартів у транспортній мережі, складовою якої є електротранспорт, поглиблення аналізу проблемних питань транспортного права України.

Проаналізувавши законодавство України та підзаконні акти можна зробити висновки про недостатнє правове регулювання, відсутність жорсткого контролю, правові колізії, наявність оціночних понять.

Також недостатньо уваги приділяється шляхам подолання цих проблем: не вдосконалення вітчизняного законодавства, відсутність постійного приведення законодавства до сучасних вимог, недостатнє залучення міжнародного досвіду.

Основними джерелами написання роботи слугували роботи І. В. Булгакової, В. В. Вітрянського, Д. О. Власенко, К. В. Гриценко, Д. В. Малишко, вітчизняне та зарубіжне законодавство.

Метою роботи є: комплексний аналіз правового регулювання у галузі муніципального електротранспорту, виділення питань, що потребують правового регулювання, запропонування шляхів їх вирішення з урахуванням зарубіжного досвіду.

Для досягнення вказаної мети поставленні та вирішені задачі: визначити поняття, сутність транспорту, електротранспорту, муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, їх законодавче підґрунтя, проаналізувати національне законодавство, яким регулюється система муніципального електротранспортного забезпечення. Виокремити системно-структурний елемент та методологічний аспект правового регулювання у

зазначеній галузі, визначити основні засади закордонного досвіду в контексті реалізації основних шляхів модернізації правового регулювання електротранспортного забезпечення, сформулювати основні проблемні питання правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення, запропонувати шляхи розвитку такого правового регулювання із залученням закордонного досвіду.

Об'єкт дослідження: суспільні відносини, що виникають з приводу правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні.

Предмет дослідження: сучасний стан та перспективи правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні.

Наукова новизна роботи полягає у тому, що: вперше комплексно проаналізовано засади правового регулювання у галузі правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, вироблено основні теоретичні положення щодо розвитку правового регулювання муніципального транспортного забезпечення, сформульовані основні проблемні питання та запропоновано шляхи їх вирішення, дістали подальшого розвитку теоретичні ідеї сформульовані в роботі.

Методи які використовувались при написанні роботи: загально наукові, спеціально наукові, формальної логіки, аналізу, синтезу, індукції, узагальнення, абстрагування, системно-структурний, логіко-семантичний, порівняльно-правовий, структурно-функціональний.

Структура роботи: вступ, три розділи (5 підрозділів), висновки.

Розділ 1. Муніципальне електротранспортне забезпечення в Україні як предмет правового регулювання

1.1 Поняття та види муніципального транспорту в Україні

Термін транспорт походить від латинських слів *trans* (через) і *portare* (нести). Транспорт є сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше..

Словниково-довідникова література визначає поняття “транспорт” як галузь народного господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставлення, переміщення вантажів, пов'язану з перевезенням людей і вантажів, або як той чи інший вид засобів перевезення.

У свою чергу юридична література розглядає транспорт в різних контекстах:

- як перевезення. Такої думки притримуються представники цивільно-правової науки, наприклад: Є. Харитонов, Д. Гриняк, Г. Самойленко, та інші
- як різновид господарської діяльності. Такий підхід притаманний представникам господарсько-правової науки: В. Щербина, О. Вінник, О. Устименко, та інші
- як об'єкт публічно правового регулювання - вченими адміністративістами: О. Собокарь, О. Рябченко, Д. В. Малишко, та ін.

На законодавчому рівні також визначено поняття «транспорт», та окреслено його різновиди. Зокрема, Закон України “Про транспорт” зазначається, що транспорт – одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях

Отже, транспорт - це одна із найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі, невиробничі потреби господарства і

населення країни в усіх видах перевезень. Поняття транспорту є комплексною правовою категорією, яке вивчається представниками правової науки.

Так в сучасній правовій науці значний обсяг уваги приділяється послугам пов'язаним із транспортом, їх різновидам, в аспекті розгляду поняття транспорту, як інструмента надання транспортних послуг [1, с. 155].

Транспортні послуги - це сукупність зобов'язань, врегульованих нормами права, опосередкованих відповідними договорами, забезпечених господарсько-правовими засобами державного регулювання та пов'язаних із фізичним переміщенням у просторі пасажирів багажу вантажів, наприклад: відповідно до статті 1 Закону України “Про міський електричний транспорт”, транспортні послуги з перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг пов'язаних з таким перевезенням транспортні послуги поділяються на:

- основні: послуги з перевезення, транспортно-експедиційна діяльність
- супутні: із зберігання, складування, зважування вантажів та ін.

Поняття електротранспорт означає транспортні засоби, які працюють за допомогою електричного струму.

На сьогодні все більшої актуальності серед муніципального транспорту в Україні набуває саме електротранспорт. Муніципальний електротранспорт виступає одним із видів транспорту що має свої особливості. Відповідно до статті 1 Закону України “Про міський електричний транспорт”, міський електричний транспорт - це складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів. [2]

Законом України “Про транспорт” зазначається що, до складу міського електротранспорту входять: підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; рухомий склад трамваїв і тролейбусів; службові приміщення; канатні дороги; ескалатори; заводи по ремонту рухомого складу і виготовлення запасних частин; споруди

енергетичного господарства та зв'язку; промислові ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації; навчальні заклади; науково-дослідні та проектно-конструкторські установи; заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту; та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту. [3]

Наявність того чи іншого виду електротранспорту залежить від кількості населення в місті. Наприклад метрополітен відноситься до найдорожчого виду міського електричного транспорту; із цієї причини його пускають в тих містах, де населення не менше мільйона чоловік. Трамвай, тролейбус зазвичай їздить в містах сотисячниках. В містах з меншим населенням електротранспорт зазвичай не використовується.

За даними Міністерства інфраструктури України міський електричний транспорт функціонує у 51 місті України: 53 підприємства у яких працюють понад 33 тисяч осіб.

Отже, муніципальний електротранспорт, як різновид електротранспорту та муніципального транспорту є складовою муніципального електротранспортного забезпечення. Транспортне забезпечення являє собою систему, що складається із сукупності технічних, технологічних елементів, інфраструктури, які забезпечують роботу транспорту. Муніципальне електротранспортне забезпечення, як складова транспортного забезпечення, являє собою систему, яка реалізує існування та використання муніципального електротранспорту. Метою існування муніципального електротранспортного забезпечення є надання суб'єктам споживання, до яких відносяться пасажирів муніципального електротранспорту, які мають встановлені законом права та обов'язки, транспортних послуг. Така мета реалізується через їх відносини з перевізниками - підприємствами міського електротранспорту, які зазвичай входять до складу комунального господарства, що обумовлює специфіку їхнього функціонування. Взаємовідносини органів місцевого самоврядування з

підприємствами міського електротранспорту будуються на засадах підпорядкованості, підзвітності та підконтрольності [9].

1.2 Законодавство про муніципальне електротранспортне забезпечення в Україні: генеза та сучасний стан

Генеза правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення в Україні беруть початок ще в першій половині XX ст. Так обов'язкова постанова Єкатеринославського губвиконкому по відділу міського комунального господарства від 07.12.1922 року, була видана з метою упорядкування пасажирського руху трамвая, вона містила 16 пунктів [4]. Влада в 30-х роках 20 ст. своїми постановами намагалась регламентувати поведінку громадян при користуванні громадським транспортом. Так, на зупинках мали створюватися черги, пасажирів зобов'язані були заходити лише через задні двері, пільговим категоріям пасажирів дозволяли заходити лише через передні двері [5, с. 227].

Хоч ці постанови здебільшого закріплювали обов'язки пасажирів, не закріплюючи їх права, вже тоді закладалися основні принципи правового статусу пасажирів міського електротранспорту, що діють і досі (обов'язок платити за проїзд, дотримуватись громадського порядку).

Можна стверджувати, що законодавство у сфері муніципального транспорту того періоду формувалось головним чином за рахунок нормативно-правових актів місцевого самоврядування. Така практика зберіглась і в роки існування СРСР. Варто підкреслити, що в сучасних умовах децентралізації влади постає питання правового регулювання транспортних перевезень органами місцевої влади, що є виправданим. Разом з тим необхідне закріплення такого регулювання на центральному рівні.

На сучасному етапі правове регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні закріплюються рядом нормативно-правових актів.

Статтею 2 Закону України “Про транспорт” зазначається, що відносини, пов’язані з діяльністю транспорту, регулюються цим законом, кодексами (статутами) окремих видів транспорту [3].

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, органів охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов’язковими для власників транспорту та громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення [4].

Профільним законом, який здійснює правове регулювання діяльності міського електричного транспорту є Закон України “Про міський електричний транспорт”. Аналізуючи цей закон слід зазначити, що у ньому визначені порядок надання транспортних послуг, правові засади державного регулювання у галузі міського електричного транспорту, повноваження місцевих органів виконавчої влади у цій галузі, забезпечення діяльності перевізників. Однак, правила надання послуг міським електричним транспортом цим законом не визначені, оскільки затверджується Кабінетом Міністрів України.

Окремо постановою Кабінету Міністрів України від 09.10.2006 №32 були затверджені правила користування трамваем і тролейбусом у містах України. Цими правилами визначено обов’язки, права та відповідальність працівників міського електротранспорту і пасажирів.

Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.09.2014 №44 “Про затвердження положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса” встановлює особливості регулювання робочого часу і часу відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса на підприємствах міського електричного транспорту.

Правове регулювання оплати за проїзд у міському електротранспорті здійснюється відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 “Про затвердження порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту”. Цей порядок визначає механізм формування тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів

трамваями та тролейбусами і застосовуються органами виконавчої влади, та органами місцевого самоврядування під час встановлення зазначених тарифів для підприємств міського електричного транспорту [6, с.69].

Отже, аналіз вітчизняного законодавства дозволяє виділити певні тенденції:

- розширюються повноваження органів місцевої влади у правовому регулюванні електротранспортних перевезень, забезпечується якість, безпека, контроль, оптимізація, захист інтересів суб'єктів цих відносин
- наявні колізійні положення законодавчих актів, актів місцевої влади
- поєднання засад диспозитивного та імперативного визначення моделі поведінки учасників суспільних відносин у галузі муніципального електротранспортного забезпечення
- непослідовність та суперечливість векторів нормотворчої діяльності в галузі муніципального транспортного забезпечення
- відсутність ґрунтового наукового базису нормотворчої діяльності, залишення поза увагою пропозицій науково-практичного характеру, в тому числі щодо залучення закордонного досвіду.

Розділ 2. Особливості правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні

2.1 Правове регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні: системно-структурний елемент

Аналіз правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення доцільно проводити через системно-структурні елементи, які забезпечують його існування як єдиної системи. Основними системно-структурними елементами є: принципи, мета, функції, суб'єкти.

Характеризуючи принципи правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення слід усвідомлювати, що вони є тісно пов'язаними із загальними і включають до свого складу:

- принцип пріоритету життя і здоров'я людини перед іншими соціально-економічними благами
- принципи інформатизації правового регулювання
- принцип пріоритетності превентивних заходів
- принцип пріоритетності виконання профільних функцій

принцип комплексного регулювання суспільних відносин [11, с. 8].

Прямою метою правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення є забезпечення чіткого, систематичного, законного існування муніципальної електротранспортної мережі; перспективною метою є розробка шляхів вдосконалення зазначеної мережі.

Функціями правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення визначають: евристичну, онтологічну, прогностичну, комунікативну, системо утворюючу.

Серед завдань правового регулювання у галузі муніципального транспортного забезпечення в Україні слід виділити розробку і впровадження у життя правових норм, які відповідають позитивно перспективній сутності

соціальних відносин, створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг [10, с. 75].

Суб'єкти правового регулювання електротранспортного забезпечення утворюють єдину систему. За своєю характеристикою такі суб'єкти є публічно-правовими. Між ними існують внутрішні та зовнішні зв'язки, які обумовлюють існування електротранспортного забезпечення як єдиної системи.

До суб'єктів правового регулювання електротранспортного забезпечення в Україні належать: органи державної влади загальної компетенції, які опосередковано, через визначення змісту загальних засад та вирішення концептуальних, стратегічних завдань побічного адміністрування у галузі муніципального електротранспортного забезпечення здійснюють відповідне правове регулювання. Такими органами є: Президент України (здійснює управління транспортом опосередковано, через зупинення дії актів Кабінету Міністрів України з мотивів невідповідності Конституції); Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України (Центральний орган публічної влади у галузі транспортних відносин, у тому числі міського електричного транспорту); Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, Міністерство фінансів України, Міністерство соціальної політики України [7]. Окремо, як суб'єкта публічно-правового виділяють муніципальні органи, які виконують основні і супутні функції у галузі муніципального електротранспорту. В умовах розбудови децентралізованої системи влади в Україні поступово зростає роль самоврядування як представницької влади на територіях [8, с. 189].

Для змістовного аналізу завдань суб'єктів правового регулювання у галузі муніципального транспортного забезпечення в Україні доцільним є висвітлення їх діяльності. До них належать:

- гарантованого забезпечення державою функціонування і розвитку системи забезпечення безпеки на транспорті

- поширення державного контролю і нагляду в зазначеній галузі на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності і видів діяльності
- забезпечення адекватності відповідальності
- координації дій і забезпечення безпеки на транспорті
- удосконалення системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог формування високопрофесійних фахівців транспорту [11, с. 4].

Отже, системно-структурний елемент правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення в Україні базується на існуванні окремої системи, складові якої забезпечують існування муніципального електротранспортного забезпечення. Ця система складається з принципів, мети, функцій, завдань та системи суб'єктів.

2.2 Методи правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні

У галузі муніципального електротранспортного забезпечення використовуються наступні форми правового регулювання:

- видання нормативно-правових актів загального характеру
- видання дозволів - ліцензування перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом
- контроль - перевірка перевізників та інших підконтрольних об'єктів на предмет виконання ліцензійних та інших визначених у НПА умов, у тому числі покладених на них завдань і обов'язків. Як визначається у сучасному правовому регулюванні, контроль є найважливішим видом зворотного зв'язку, за допомогою такого зв'язку суб'єкти правового регулювання

одержують інформацію про фактичне положення справ і виконання рішень [12, с. 208].

Форми правового регулювання розкриваються у його методах.

Призначення та характеристика методів правового регулювання в галузі муніципального електротранспортного забезпечення потрібні для визначення, яким саме чином відбувається певне правове явище у відповідній галузі. Опосередковують здійснення владно-організаційний вплив на відповідні об'єкти, характеризуються наявністю у суб'єктів, що його здійснюють, певного кола способів і засобів для практичного забезпечення порядку в галузі муніципального автотранспортного забезпечення. Нерозривно пов'язані з формами здійснення правового регулювання, опосередковані ними. Основне призначення методів правового регулювання полягає у здійсненні цілеспрямованого впливу на учасників відносин у галузі муніципального транспортного забезпечення. Вони базуються на правових нормах і мають охороняти та гарантувати права свободи та законні інтереси суб'єктів цих відносин [13, с. 282].

Методи правового регулювання в окресленій галузі - це система способів і прийомів, за допомогою яких здійснюється цілеспрямований вплив на поведінку учасників транспортних відносин та відносин, які нерозривно з ними пов'язані, у встановлених законом межах і у відповідній формі та спрямована на гарантування прав, свобод і законних інтересів пасажирів та інших суб'єктів цих відносин.

Основні методи правового регулювання суспільних відносин можна виділити у дві групи: загальні та специфічні. Вони виражають змістовний аспект управлінського впливу. Вони є волею суб'єктів правового регулювання. Загальні методи правового регулювання здійснюються нормативними і індивідуальними правовими актами. Специфічні методи мають вузько спрямований характер і стосуються тільки окремого виду суспільних відносин. На сучасному етапі значно зростає питома вага таких специфічних правових

методів, як вибір, розсуд, стимулювання, узгодження, прогнозування, взаємодія тощо, які поки що нормативно не закріплені [14].

Основоположними методами правового регулювання є метод субординації, у відповідності з яким здійснюється централізоване імперативне регулювання і координація, що регулює горизонтальні відносини між структурними елементами тієї чи іншої системи. Метод субординації проявляється як у зовнішніх взаємовідносинах, що складаються між уповноваженими компетентними органами, так і у внутрішніх взаємовідносинах між керівництвом перевізників та їхніми підрозділами.

Метод координації застосовується у стосунках між підприємствами, господарюючими суб'єктами, пов'язаними договірними відносинами.

Для правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення характерним є також рекомендаційний метод, який пропонує суб'єктам правовідносин найбільш бажані у галузі варіанти поведінки.

Програмно-цільовий метод являє собою діяльність не тільки із створення і вдосконалення, але й планування правотворчості, щорічного і довгострокового цифрового врахування міжбюджетних відносин, в нашому випадку для визначення розмірів і джерел фінансування розвитку муніципального транспорту. Більшість вчених зазначають, що до системи цих відносин належить сукупність таких інституційних елементів: трансфертів, дотацій, субвенцій, компенсацій, грантів, платежів за взаємними бюджетними розрахунками, що забезпечують взаємозв'язок цих показників по видах, рівнях регулювання і часових інтервалів, складу, розділ, стадії формування і виконання державного і місцевих бюджетів; повноваження учасників бюджетного процесу щодо надання міжбюджетних трансфертів; методів розрахунку міжбюджетних трансфертів.

Методи правового регулювання в галузі муніципального електротранспортного забезпечення - це система способів і прийомів, за допомогою яких здійснюється цілеспрямований вплив на поведінку учасників

транспортних відносин та відносин, у встановлених законом межах і у відповідній формі та спрямована на гарантування прав, свобод і законних інтересів пасажирів та інших суб'єктів цих відносин. Основні способи правового регулювання суспільних відносин у галузі транспортного забезпечення: примус, переконання і стимулювання. Способи переконання та примусу є базисом для спеціальних використовуваних методів правового регулювання в цій сфері, а саме для ліцензування, нагляду, реєстрації.

В Статті 9 Закону України "Про автомобільний транспорт" зазначається, що ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів [15].

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:

- сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту та стимулювання впровадження нових видів послуг;
- підвищення ефективності використання транспортних засобів;
- створення конкурентного середовища;
- захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;
- забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування;
- забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;
- забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування.

Отже, в муніципальному електротранспортному забезпеченні в Україні використовуються чітко закріплені форми правового регулювання, до яких належать: видання нормативно-правових актів загального характеру, видання дозволів. Таке правове регулювання використовує низку методів. Серед них

наявні як й основні (загальні для велих груп суспільних відносин), так й спеціальні: притаманні лише зазначеній галузі.

Розділ 3. Основні шляхи удосконалення правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні

В умовах інтеграції України в Європейський союз правове регулювання транспортної діяльності має бути одним із пріоритетних напрямів вдосконалення системи законодавства України. Від його якості залежить динаміка розвитку країни загалом і темпами адаптації національної економіки до ефективного економічного співробітництва у Європейському Союзі зокрема. Сьогодні відбувається активний процес реформування галузі транспортного права, формування на цій основі нового транспортного законодавства. Водночас правозастосовна практика вказує на низьку невирішених проблем, які мають принципове значення, але не отримали необхідного наукового обґрунтування. Насамперед йдеться про особливості адаптації транспортного права України до вимог законодавства Європейського Союзу у контексті європейського транспортного права [14].

На сучасному етапі реформування правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення здійснюється на основі великого масиву нормативно-правових актів. Закони України, різноманітні постанови, укази, розпорядження, положення органів державної влади закріплюють механізм правового регулювання суспільних відносин, що виникають у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні. Тобто на сьогодні відсутній єдиний законодавчий акт, який регулював би відносини у галузі муніципального електротранспорту. У попередніх розділах досліджувались, аналізувались правові засади регулювання у цій галузі, як зазначалося профільним законом є Закон України “Про міський електричний транспорт”, який визначає правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту загального користування на ринку транспортних послуг і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних якісних і безпечних перевезеннях. Пропозиція

вдосконалення існуючої законодавчої бази складається з кодифікації та оновлення усіх нормативно-правових актів, що регулюють правовідносини у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні. Пропонуємо прийняти єдиний кодифікований нормативно-правовий акт - Кодекс Муніципального транспорту або Транспортного кодексу, що призведе до однакової інтерпретації правових норм, присвячених регулюванню транспортних відносин, як галузі муніципального транспорту, так й усіх інших сферах транспортних перевезень. Однак, специфікою муніципального транспорту є його приналежність до певного регіону. Кількість населення, структура міста, особливості рельєфу - все це впливає на регулювання та розвиток муніципального транспорту. Неможливо розробити єдиних для всієї України нормативно правовий акт, який буде досконало регулювати суспільні відносини у цій галузі. Через це доцільно у кожному регіоні розробити такий нормативно-правовий акт, наприклад положення, що буде включати в собі усі питання щодо муніципального транспорту, починаючи від суб'єктів правового регулювання, їх повноважень, тарифів на проїзд, оплата праці водіям, права та обов'язки водіїв та пасажирів, відповідальність за порушення цих норм.

Щодо правопорушень з боку перевізників треба розробити технологічні і організаційні схеми фіксації такого правопорушення, щоб доказ мав неспростовне значення для адміністративно-юрисдикційного органу, що буде карати перевізника. Кожна особа мала б право, у разі порушення таких норм, звернутися до відповідного органу для фіксування такого порушення.

Також необхідно розробити єдиний реєстр правопорушників - пасажирів муніципальних електротранспортів, перевізників, критерії віднесення до такого реєстру. Тобто, якщо порушення норм транспортного законодавства відбулося не перший раз, дані про такі правопорушення заносяться до цього реєстру. В подальшому це буде впливати на кваліфікацію злочину та обрання міри покарання.

Одним із ключових напрямів для реформування стає цінова доступність і стандарти транспортних послуг муніципального транспорту. Якість

транспортних послуг - це сукупність характеристик транспортного обслуговування що обумовлюють його здатність задовільнити потреби споживачів шляхом належного ефективного виконання транспортних послуг, а також відповідати встановленим стандартам і нормативам, умовам договору або вимогам, що зазвичай висуваються до безпеки та якості транспортних послуг. Враховуючи рівень цивілізаційного розвитку нашої нації та її інтеграції до кращих європейських стандартів, рівень якості транспортних послуг на ринку муніципальних перевезень повинен бути дуже високий, він ніяк не може забезпечуватись зношеним рухомим складом електротранспорту. На сьогодні оптимальним та дієвим способом перевезення є шляхи електротранспорту. Наполягаємо на переведення всього муніципального транспорту тільки на електротранспорт, який в собі включає окрім тролейбусів та трамваїв, ще великогабаритні, комфортні, енергоефективні, екологічні електроавтобуси.

Впровадження електроавтобусів вже відбулося, але це одиничні випадки в деяких містах України. Муніципальний електротранспорт вирішить багато поставлених завдань: екологічність, безпечність, комфортність, розвантаження міста, чіткість графіку.

Окрім цього неефективність сучасного правового регулювання в галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, що сповільнює її соціально-економічний розвиток, супроводжуються, з-поміж іншого, зростанням вартості проїзду у транспорті з одночасним скороченням доходів населення, низьким рівнем оплати праці та соціальних стандартів, відсталій системі тарифоутворення. Європейський досвід, наприклад транспортна мережа Великобританії, показує що без провадження єдиної автоматизованої системи оплати вартості проїзду у муніципальному транспорті ситуація не покращиться. Законодавче закріплення існування такої системи дозволить щоденно, у безготівковому вигляді обліковувати кількість перевезених пасажирів кожним перевізником, по кожному маршруту, часові проміжки найбільшого обсягу пасажиропотоків, соціально-економічний склад пасажирів,

визначати зміст низки інших важливих параметрів роботи муніципального транспорту - фінансові витрати перевізників, регулярність маршрутів та ін. Ця система також дозволяє уникнути неконтрольованого обігу невизначеної кількості готівки, отриманою щоденно перевізниками у вигляді плати за проїзд, яка може використовуватись для корупційних схем у галузі муніципального транспорту.

Окремим аспектам вдосконалення механізму правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення є залучення приватних транспортних компаній для усіх видів таких послуг, наприклад на тих маршрутах де комунальні підприємства не забезпечує транспортний баланс якості та ціни. Серед відомих методів правового регулювання залишається забезпечення чесної конкуренції учасників, які здатні надавати якісні транспортні послуги за прийнятною ціною, відповідно до відомих тендерних процедур через електронні системи, наприклад як ті, що вже існують для муніципального автомобільного транспорту, щоб виключити можливі корупційні схеми і можливість втручання приватних компаній у роботу муніципальної влади. За результатом перемоги у тендері треба укладати договори вичерпного переліку вимог щодо високих стандартів перевезень, які повинні забезпечити перевізник.

Одна із основних цілей правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення є не тільки затвердження транспорту як основного та єдиного муніципального транспорту у містах та в країні, а в створенні ефективного, комплексного механізму надання якісних транспортних послуг. Такий транспорт повинен бути надійним, безпечним, комфортним, обладнаним усіма необхідними сучасними механізмами.

Відсутність достатнього рівня фінансових ресурсів для забезпечення беззбиткової діяльності підприємств муніципального транспорту - не причина, а тільки наслідок такого організаційно-правового стану, в якому вони перебувають. Йдеться насамперед про невідповідність системи управління галуззю тим новим економічним відносинам, що формуються в Україні, про

обмеження прав підприємств їх власників на встановлення тарифів, про наявність чисельних пільг на проїзд міським електричним транспортом, не забезпечених відповідними фінансовими компенсаторами, невизначеність джерел фінансування для відновлення рухомого складу та розвитку транспортної мережі, постійне виконання планів державного фінансування галузі. Усі вище перераховані фактори свідчать про відсутність загального та ефективного правового регулювання у цій галузі, потребу приведення законодавства суміжних галузей права: бюджетного, муніципального, адміністративного, господарського, тощо, у відповідність сучасним стандартам правового регулювання.

Висновки

За результатами комплексного дослідження правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, проведеного в межах роботи, на основі аналізу чинного законодавства України, а також досвіду зарубіжних країн, сформульовано ряд висновків, пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення правового регулювання у зазначеній галузі.

Під час виконання роботи було:

1. З'ясовано різні підходи до визначення понять транспорт, електротранспорт, муніципальний електротранспорт, співвідношення цих термінів. Проаналізовано національне законодавство, з'ясовано, що поняття закріплюються в законодавстві, запропонован авторський підхід до визначення понять. Поняття муніципальний електротранспорт, як об'єкт правового регулювання, пропонується відмежовувати, із урахуванням специфіки його ознак, від понять електротранспорту, транспорту.

2. Комплексно проаналізовано законодавство України у галузі правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення. Встановлені основні види електротранспорту, що використовується в Україні. Проаналізовано співвідношення Законів України та нормативних документів органів місцевої влади. Встановлена наявність колізійних положень в законодавстві, непослідовність та суперечливість векторів нормотворчості. Виокремлені основні тенденції законодавчого закріплення правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні.

3. Встановлена актуальність проблеми та доцільність досліджень через аналіз системно-структурного елементу правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні. Структурно проаналізован кожен з елементів, встановлена їх роль в забезпеченні існування правового регулювання муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, як єдиної цілісної системи.

4. Комплексно проаналізовано систему способів та методів правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні, співвідношення загальних та спеціальних методів.

5. Сформульовані основні шляхи розвитку правового регулювання у галузі муніципального електротранспортного забезпечення в Україні із залученням закордонного досвіду; запропоновані: зміни до законодавства, вироблення сучасних систем, які позитивно впливали б на правове регулювання муніципального електротранспортного забезпечення в Україні.

Список використаної літератури

1. Міщенко А. В. Транспортний коридор як форма Правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні: автореф. дис. ... к.ю.н: 12.00.04 “Господарське право; господарсько-процесуальне право” / А. В. Міщенко - Х., 2009. - 20 с.
2. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>
3. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
4. Кострюков С. Правовий статус пасажирів при перевезенні міським електричним транспортом [Електронний ресурс]/ С. Кострюков // Режим доступу: goo.gl/Nt4rK
5. Борисенко М. Міський транспорт у контексті життя городян України 20-30 х років 20 століття / М. Борисенко // Пам'ять століть. Планета. - 2008. - №3(72). - 232 с.
6. Волік В. В. Правове регулювання перевезень міським транспортом на галузевому рівні [Електронний ресурс]/ В. В. Волік // Режим доступу: http://www.lj.kherson.ua/pravo04/part_1/22.pdf
7. Гриценко К. В. Система суб'єктів публічного адміністрування у галузі муніципального електро транспортного забезпечення в Україні / К. В. Гриценко // Напрямок реформування приватного та публічного права України: збірник студентських наукових статей - Запоріжжя, 2017 - с. 96-99.
8. Елістратов А. І. Основні начала адміністративного права / А. І. Елістратов - М., 2017. - 288 с.
9. Державна Служба України з безпеки на транспорті [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://goo.gl/a82Hrz>.

10. Малишко Д. В. Адміністративно-правове регулювання у галузі муніципального транспорту в Україні [Електронний ресурс]/ Д. В. Малишко // Режим доступу: http://phd.znu.edu.ua/page/dis/07/Malyshko_dis-pdf.pdf
11. Стеценко С. Г. Адміністративне право України / С. Г. Стеценко. - К., 2009. - 640 с.
12. Грянка Г. В. Адміністративний примус у публічному адмініструванні / Г. В. Грянка // Науковий вісник національної академії внутрішніх справ. - 2011. - №6. - 214 с.
13. Курс адміністративного права України: підручник / за ред. В. В. Коваленко. К.: Юрінком Інтер, 2012. - 808 с.
14. Єсімов С. С., Висоцька Х. А. Окремі аспекти адаптації Національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у транспортній галузі [Електронний ресурс]/ С. С. Єсімов, Х. А. Висоцька // Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/26477/1/7-29-34.pdf>
15. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>



Львівська міська рада

ЛКП «Львівелектротранс»

79 012, Львів, вул. Сахарова, 2, тел.: (032) 238 68 50, факс: (032) 238 28 45

07.12.17р. № 21/1442

На № _____ від _____

Доводимо до Вашого відома, що станом на 01.11.2017 року курсує наступна кількість трамваїв та тролейбусів:

| № м-ту | ТРАМВАЙ | | № м-ту | ТРОЛЕЙБУС | |
|---------|------------|-------------|---------|------------|-------------|
| | Робочі дні | Вихідні дні | | Робочі дні | Вихідні дні |
| 1 | 6 | 5 | 2 | 8 | 7 |
| 2 | 9 | 9 | 3 | 5 | 5 |
| 3 | 10 | 7 | 7 | 1 | 1 |
| 4 | 1 | 1 | 9 | 6 | 6 |
| 5 | 4 | 3 | 10 | 5 | 4 |
| 6 | 10 | 8 | 11 | 1 | 1 |
| 7 | 9 | 9 | 12 | 5 | 5 |
| 8 | 15 | 10 | 13 | 11 | 8 |
| 9 | 6 | 5 | 25 | 13 | 10 |
| По депо | 70 | 57 | По депо | 55 | 47 |

Директор

Вик.Забавський В.А.
Тел.263-12-98

Сидорович М.В.



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Міністерство економічного розвитку
і торгівлі України

Міністерство інфраструктури України відповідно до пункту 4 постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року» та наказу Мінекономіки від 04.12.2009 № 1367 «Про порядок обміну інформацією між виконавцями державних цільових програм та координації цієї роботи», зареєстрованого в Мін'юсті 25.12.2009 за № 1251/17267, повідомляє про хід виконання у 2016 році Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року (далі – Державна програма).

У 2016 році фінансування з державного бюджету заходів з оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів, будівництва та реконструкції трамвайних і тролейбусних ліній міського електротранспорту в рамках Державної програми не здійснювалося.

За отриманою від Київської міської державної адміністрації та обласних державних адміністрацій інформацією, у зазначений період для потреб підприємств міського електротранспорту міст Бахмута, Дніпра, Києва, Кропивницького, Кременчука, Львова, Маріуполя, Полтави, Рівного та Хмельницька придбано 102 одиниці нового рухомого складу міського електротранспорту (82 тролейбуса і 20 трамвайних вагонів), зокрема:

комунальним підприємством «Київпастранс» отримано 1 трамвайний вагон типу Т5В641 (ТОВ «Спільне Українсько-Німецьке підприємство «Електротранс», Україна) та 10 трамвайних вагонів типу PESA BYDGOSZCZ (Польща) (за рахунок коштів місцевого бюджету), 26 тролейбусів типу Т 90110 (ПАК «АК «Богдан Моторс», Україна) (за рахунок коштів кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку);

комунальним підприємством «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» отримано 4 тролейбуси типу «Дніпро» Т-103 (ДП «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова») (за кошти місцевого бюджету та за фінансової підтримки Програми «Підтримки громад, що опинилися під впливом конфлікту в Україні (Грант Європейського Союзу);



№944/25/14-17 від 27.02.2017 на №3031-05/5813-03 від 22.02.2017

Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» отримано 9 трамвайних вагонів та 10 тролейбусів типу Т 19101 «Електрон» (ТОВ «СП «Електронтранс») (за рахунок кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку, місцевого та державного бюджету 2015 року);

комунальним підприємством «Електротранс» Кіровоградської міської ради отримано 20 тролейбусів типу «Дніпро Т-103» (ДП «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова», Україна) (за рахунок коштів місцевого бюджету);

міським комунальним підприємством «Дніпропетровський електротранспорт» отримано 7 тролейбусів типу АКСМ-32100А (ВАТ «Белкомунмаш», республіка Білорусь) (за рахунок коштів місцевого бюджету);

Хмельницьким комунальним підприємством «Електротранс» отримано 10 тролейбусів типу «Богдан» Т 70117 (ДП «Богдан-Моторс», Україна) (за рахунок коштів місцевого бюджету);

комунальним підприємством «Бахмутелектротранс» отримано 1 тролейбус типу «Дніпро Т-103» (ДП «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова», Україна) (за рахунок коштів місцевого бюджету);

комунальним підприємством «Полтаваелектроавтотранс» Полтавської міської ради отримано 2 тролейбуси типу «Богдан» Т 70117 (ДП «Автоскладальний завод № 1», м. Луцьк, Україна) (за рахунок коштів місцевого бюджету);

комунальним підприємством «Кременчуцьке тролейбусне управління» отримано 1 тролейбус типу «Богдан-Т 70117» (ДП «Автоскладальний завод № 1», м. Луцьк, Україна) (за рахунок коштів місцевого бюджету);

комунальним підприємством «Рівнеелектроавтограс» Рівненської міської ради отримано 1 тролейбус типу АКСМ-32100А (ВАТ «Белкомунмаш», республіка Білорусь) (за рахунок коштів місцевого бюджету).

У м. Вінниця за рахунок коштів, виділених на реалізацію проекту «Реконструкція трамвайної колії на пл. Гагаріна у м. Вінниці» згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.05.2016 № 362 «Про затвердження переліку інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися у 2016 році за рахунок коштів державного фонду регіонального розвитку» здійснено реконструкцію трамвайної лінії протяжністю 0,96 км.

У м. Конотоп за рахунок коштів місцевого бюджету, а також коштів, отриманих відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24.06.2016 № 395 «Деякі питання надання у 2016 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на здійснення заходів щодо соціально-економічного розвитку окремих територій», здійснено реконструкцію трамвайного переїзду по пр. Червоної Калини протяжністю 0,07 км. Також за кошти місцевого бюджету проведено реконструкцію 2,015 км тролейбусної лінії.

У м. Краматорську відповідно до плану заходів з реалізації стратегії регіонального розвитку в рамках реалізації проекту «Будівництво тролейбусної мережі по вул. Орджонікідзе на ділянці вул. Маяковського до вул. Дружби у м. Краматорську» за рахунок коштів місцевого бюджету та Державного фонду регіонального розвитку завершено будівництво тролейбусної лінії протяжністю 0,6 км.

У м. Львові за кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку та кошти місцевого бюджету здійснено будівництво трамвайної колії на Сихівський масив протяжністю 5,342 км і тролейбусної лінії протяжністю 1,631 км, проведено реконструкцію трамвайної лінії протяжністю 5,82 км.

Отримано інформацію, що за рахунок коштів місцевого бюджету проведено реконструкцію трамвайних і тролейбусних ліній в містах: Житомир (0,1 км), Київ (0,188 км), Кременчук (2,978 км), Маріуполь (3,442), Полтава (1,334 км), Рівне (0,6 км), Тернопіль (0,77 км), Херсон (1,469 км), Чернівці (6,0 км), здійснено будівництво трамвайних і тролейбусних ліній в містах: Бахмут (8,1 км), Житомир (3,5 км), Івано-Франківськ (2,78 км), Тернопіль (2,8 км).

У порівнянні з кількісними показниками Державної програми та з урахуванням відсутності державної підтримки, заходи з оновлення рухомого складу міського електротранспорту виконано на 23,6%, заходи з реконструкції на 15%.

Додаток (тільки адресату):

1. Звіт про результати виконання Державної програми на 4 арк.;
2. Пояснювальна записка на 4 арк.

Міністр



В. Омелян

ЗВІТ

про результати виконання Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту
на період до 2017 року за підсумками 2016 року

Дата та номер нормативно-правового акта, яким затверджено програму:
постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855

Державний замовник – Міністерство інфраструктури України. Керівник Програми – Міністр інфраструктури України.

Виконавці Програми: Міністерство інфраструктури України та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання.

Строк виконання програми: 2007 – 2017 роки

I. Фінансування завдань та заходів програми

| Найменування завдання | Найменування заходу | Головний розпорядник бюджетних коштів | Джерела фінансування | Річний обсяг фінансування (передбачено програмою з державного бюджету, іншими джерелами фінансування), тис. грн. | Річний обсяг фінансування (передбачено з державного бюджету, іншими джерелами фінансування), тис. грн. | Фактично профінансовано у звітному періоді, тис. грн. | Касові видатки, тис. грн. | Код та назва бюджетних програм, у рамках яких фактично здійснювалося фінансування |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|--|--|---|---------------------------|---|
| Завдання 1 Оновлення рухомого складу міського | Захід 1 Придбання нових трамвайних | Міністерство інфраструктури України | Усього | 1 201 000,00 | 0,00 | 1 069 861,00 | 1 069 861,00 | Фінансування в рамках Програми не здійснювалося |
| | | | – державний бюджет, у тому числі: | 360 300,00 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | |
|---|---|
| електротранспорту з урахуванням його доступності для інвалідів з ураженнями органів зору, слуху, опорно-рухового апарату та інших маломобільних груп населення шляхом придбання у вітчизняних виробників із ступенем локалізації не менш як 65 відсотків нових трамваїв і тролейбусів | вагонів та тролейбусів |
| Завдання 3 Реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній | Захід 3 Реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній |

| | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|------------|-------------------|-------------------|--|
| <i>загальний фонд</i> | 360 300,00 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Фінансування в рамках Програми не здійснюється |
| <i>спеціальний фонд</i> | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| – місцевий бюджет | 600 500,00 | 0,0 | 706 647,00 | 706 647,00 | |
| – інші | 240 200,00 | 0,0 | 363 214,00 | 363 214,00 | |
| Усього | 264 040,00 | 0,0 | 482 945,00 | 482 945,00 | |
| – державний бюджет, у тому числі: | 79 212,00 | 0,0 | 26 400,00 | 26 400,00 | |
| <i>загальний фонд</i> | 79 212,00 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| <i>спеціальний фонд</i> | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| – місцевий бюджет | 132 020,00 | 0,0 | 307 144,00 | 307 144,00 | |
| – інші | 52 803,00 | 0,0 | 149 401,0 | 149 401,0 | |

| | | | | | | |
|---------------------|-----------------------------------|--------------|------|--------------|--------------|---|
| Усього за Програмою | Разом | 1 465 040,00 | 0,00 | 1 552 806,00 | 1 552 806,00 | Фінансування в рамках Програми не здійснювалося |
| | - державний бюджет, у тому числі: | 439 512,00 | 0,00 | 26 400,00 | 26 400,00 | |
| | загальний фонд | 439 512,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | спеціальний фонд | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | - місцевий бюджет | 732 520,00 | 0,00 | 1 013 791,00 | 1 013 791,00 | |
| | - інші | 293 003,00 | 0,00 | 512 615,00 | 512 615,00 | |

II. Виконання (основних) завдань та заходів програми

| Найменування завдання | Найменування показників виконання завдання | Одиниця виміру | Очікувані результати | Фактично досягнуто |
|--|---|----------------|----------------------|--------------------|
| Завдання 1. Оновлення рухомого складу міського електротранспорту з урахуванням його доступності для інвалідів з ураженнями органів зору, слуху, опорно-рухового апарату та інших маломобільних груп населення шляхом придбання у вітчизняних виробників із ступенем локалізації не менш як 65 відсотків нових трамваїв і тролейбусів | Придбання нових трамвайних вагонів та тролейбусів | одиниці | 431 | 102 |
| Завдання 3. Реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній | Реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній | кілометри | 172,36 | 25,75 |

III. Пропозиції щодо подальшого виконання програми

Під час коригування показників Державного бюджету України на 2017 рік розглянути питання щодо фінансування заходів Державної програми, в частині оновлення парку рухомого складу міського електричного транспорту.

Доручити місцевим органам виконавчої влади, органам місцевого самоврядування опрацювати питання щодо залучення інших незаборонених законодавством джерел фінансування на придбання рухомого складу міського електричного транспорту.

Міністр



В. Омелян

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПІСКА

1. Державна цільова програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 (далі – Державна програма).

2. Державний замовник та виконавець Державної програми – Міністерство інфраструктури України.

Керівник Державної програми – Міністр інфраструктури України.

Співвиконавці Державної програми – місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання.

3. Найважливіші завдання, виконані у 2016 році:

Державною програмою передбачені заходи з оновлення рухомого складу міського електротранспорту з урахуванням його доступності для інвалідів з ураженнями органів зору, слуху, опорно-рухового апарату та інших маломобільних груп населення шляхом придбання у вітчизняних виробників із ступенем локалізації не менш як 65 відсотків нових трамваїв і тролейбусів, будівництва та реконструкції трамвайних і тролейбусних ліній міського електротранспорту.

Очікувані результати досягаються шляхом співфінансування з державного, місцевих бюджетів та інших джерел заходів Державної програми.

Через відсутність фінансування з державного бюджету заходи Державної програми в 2016 році не виконувались.

1. Обсяги та джерела фінансування програми у 2016 році

4.1. Програмою передбачено фінансування заходів:

за рахунок коштів державного бюджету – 440 094 тис. грн. (у тому числі на оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів – 360 300 тис. грн., реконструкцію трамвайних і тролейбусних ліній – 79 212 тис. грн.);

за рахунок місцевих бюджетів – 733 396 тис. грн.;

інших джерел – 293 396 тис. грн.

4.2. Планові обсяги та джерела фінансування програми: відсутні.

4.3. Фактичні обсяги та джерела фінансування програми:

за рахунок державного бюджету – 26 400 тис. грн.

за рахунок місцевих бюджетів – 1 013 791 тис. грн.

інших джерел – 512 615 тис. грн.

5. Основні результати виконання програми за 2016 рік.

За отриманою інформацією від обласних державних адміністрацій у зазначений період для потреб підприємств міського електротранспорту міст Бахмута, Дніпра, Києва, Кропивницького, Кременчука, Львова, Маріуполя, Полтави, Рівного та Хмельницька придбано 102 одиниці нового рухомого складу міського електротранспорту (82 тролейбуса і 20 трамвайних вагонів), зокрема:

комунальним підприємством «Київнастрас» отримано 11 трамвайних вагонів (обсяг фінансування з місцевого бюджету в сумі 442 700 тис. гривень) та 26 тролейбусів (обсяг фінансування за рахунок коштів кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку – 213 900 тис. гривень);

комунальним підприємством «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» отримано 4 тролейбуси (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 8 452 тис. гривень, кредитні кошти Європейського Союзу – 8 452 тис. гривень);

Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» отримано 9 трамвайних вагонів та 10 тролейбусів (за рахунок коштів місцевого бюджету в сумі 74 610 тис. гривень, кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку – 140 862 тис. гривень та державних коштів виділених у 2015 році);

комунальним підприємством «Електротранс» Кіровоградської міської ради отримано 20 тролейбусів (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 79 785 тис. гривень);

міським комунальним підприємством «Дніпропетровський електротранспорт» отримано 7 тролейбусів (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 31 500 тис. гривень);

Хмельницьким комунальним підприємством «Електротранс» отримано 10 тролейбусів (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 46 100 тис. гривень);

комунальним підприємством «Бахмутелектротранс» отримано 1 тролейбус (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 2 200 тис. гривень);

комунальним підприємством «Полтаваелектроавтотранс» Полтавської міської ради отримано 2 тролейбуси (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 9 800 тис. гривень);

комунальним підприємством «Кременчуцьке тролейбусне управління» отримано 1 тролейбус (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 4 000 тис. гривень);

комунальним підприємством «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради отримано 1 тролейбус (обсяг фінансування з місцевого бюджету – 7 500 тис. гривень).

У м. Вінниця за рахунок коштів, виділених на реалізацію проекту «Реконструкція трамвайної колії на пл. Гагаріна у м. Вінниці» згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.05.2016 № 362 «Про затвердження переліку інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися у 2016 році за рахунок коштів державного фонду регіонального розвитку» здійснено реконструкцію трамвайної лінії протяжністю 0,96 км (обсяг фінансування з державного бюджету – 26 000 тис. гривень, з місцевого бюджету – 6 285 тис. гривень).

У м. Конотоп за рахунок коштів місцевого бюджету, а також коштів в рамках виконання постанови Кабінету Міністрів України від 24.06.2016 № 395 «Деякі питання надання у 2016 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на здійснення заходів щодо соціально-економічного розвитку

окремих територій» здійснено реконструкцію трамвайного переїзду по пр. Червоної Калини протяжністю 0,07 км. Також за кошти місцевого бюджету проведено реконструкцію 2,015 км тролейбусної лінії. Обсяг фінансування з державного бюджету – 400 тис. гривень, з місцевого бюджету – 2 750 тис. гривень.

У м. Краматорську відповідно до плану заходів з реалізації стратегії регіонального розвитку в рамках реалізації проекту «Будівництво тролейбусної мережі по вул. Орджонікідзе на ділянці вул. Маяковського до вул. Дружби у м. Краматорську» за рахунок коштів місцевого бюджету та Державного фонду регіонального розвитку завершено будівництво тролейбусної лінії протяжністю 0,6 км. Обсяг фінансування з державного бюджету – 3 670 тис. гривень, з місцевого бюджету – 409 тис. гривень.

У м. Львові за кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку і кошти місцевого бюджету здійснено будівництво трамвайної колії на Сихівський масив протяжністю 5,342 км і тролейбусної лінії протяжністю 1,631 км, проведено реконструкцію трамвайної лінії протяжністю 5,82 км. (обсяг фінансування за рахунок коштів кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку – 559 960,044 тис. гривень, з місцевого бюджету – 428 433,747 тис. гривень).

За рахунок коштів місцевого бюджету проведено реконструкцію трамвайних і тролейбусних ліній в містах: Житомир (0,1 км), Київ (0,188 км), Кременчук (2,978 км), Маріуполь (3,442), Полтава (1,334 км), Рівне (0,6 км), Тернопіль (0,77 км), Херсон (1,469 км), Чернівці (6,0 км). Загальний обсяг фінансування з місцевих бюджетів – 31 940 тис. гривень.

Також здійснено будівництво трамвайних і тролейбусних ліній в містах: Бахмут (8,1 км), Житомир (3,5 км), Івано-Франківськ (2,78 км), Тернопіль (2,8 км). Загальний обсяг фінансування з місцевих бюджетів – 14 351 тис. гривень.

Динаміка показників програми, які виконані не в повному обсязі:

| Найменування показників програми, які виконані не в повному обсязі | Плановий/Фактичний | Причина невиконання | Що зроблено для виправлення ситуації |
|--|--------------------|--|--|
| Оновлення парку трамвайних вагонів та тролейбусів | 431 од./102 од. | Відсутність цільового фінансування з державного бюджету. | Мінінфраструктури неодноразово зверталось на адресу Мінфіну щодо передбачення видатків |
| Реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній | 172,36 км/25,75 км | Відсутність цільового фінансування з державного бюджету. | у державному бюджеті на заходи Державної програми в 2016 році. |

6. Оцінка ефективності та пропозиції щодо виконання програми.

Через відсутність у 2016 році цільового фінансування з державного бюджету, завдання в повному обсязі не реалізовано.

З метою припинення подальшого скорочення парку трамвайних вагонів та тролейбусів пропонується під час коригування показників Державного бюджету України на 2017 рік розглянути питання щодо фінансування заходів Державної програми, в частині оновлення парку рухомого складу міського електричного транспорту.

Окрім того, пропонується місцевим органам виконавчої влади, органам місцевого самоврядування опрацювати питання щодо залучення інших незаборонених законодавством джерел фінансування на придбання рухомого складу міського електричного транспорту.

Міністр



В. Омелян

| № п/п | Найменування підприємства | Довжина лінії трамвая, км | Довжина лінії тролейбуса, км | Кількість трамвайних депо | Кількість тролейбус. депо | Прибуло/вибуло трамвайних маршрутів | Кількість трамвайних маршрутів | Кількість тролейбус. маршрутів | Кількість тягових підстанцій |
|----------|--|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1 | КП "Білоцерківськ міськгаз" ТУ" | | 44 | | 1 | | | 6 | 5 |
| 2 | КП "Житомирське ТТУ" | 17,5 | 96,4 | 1 | 1 | | 1 | 9 | 11 |
| 3 | КП "Київнастрінс" | 242,1 | 499,7 | 3 | 4 | 2 | 23 | 47 | 91 |
| 4 | КП "Держжелектротранс" | | 124,2 | | 1 | | | 12 | 11 |
| 5 | КП "Чернігівське ТУ" | | 106,7 | | 1 | | | 9 | 10 |
| 6 | ДКП "Львівелектротранс" | 70,3 | 126,2 | 1 | 1 | 2 | 10 | 9 | 19 |
| 7 | Івано-Франківське ДКП "ТАТ" | | 61,9 | | 1 | | | 10 | 8 |
| 8 | КП "Вінницька трансп. компанія" | 40,15 | 86,48 | 1 | 1 | | 5 | 16 | 19 |
| 9 | КП "Тернопільське тротранс" | | 73,2 | | 1 | | | 9 | 8 |
| 10 | КП "Рівненське тротранс" | | 60,8 | | 1 | | | 9 | 8 |
| 11 | КП "Чернівцівське ТУ" | | 86,8 | | 1 | | | 8 | 10 |
| 12 | Дунайське підприємство електропостачання | | 109,2 | | 1 | | | 11 | 9 |
| 13 | Хмельницьке КП "Електротранс" | | 96,8 | | 1 | | | 17 | 10 |
| 14 | ТОВ "Єсаянстранс" трансп. комп. | | 52,5 | | 1 | | | 3 | 6 |
| 15 | КП "Авдіївське ТТУ" | 24 | | 1 | | | 2 | | 2 |
| 16 | КП "Алчевськнастрінс" | | 76,8 | | 1 | | | 10 | 6 |
| 17 | КП "Артемівське тротранс" | | 39,4 | | 1 | | | 10 | 3 |
| 18 | КП "Антрацитівське ТТУ" | | 18,3 | | 1 | | | 2 | 2 |
| 19 | КП "Торієвське ТТУ" | 59,4 | 53,9 | 1 | 1 | 1 | 4 | 4 | 11 |
| 20 | КП "Дружківський приват" | 26,4 | | 1 | | | 3 | | 2 |
| 21 | КП ДМР "Донецьке тротранс" | 129,5 | 186,5 | 2 | 2 | | 9 | 13 | 38 |
| 22 | КП "Снаківське ТТУ" | 32,7 | 12 | 1 | 1 | | 3 | 1 | 5 |
| 23 | КП "Краснодонське ТТУ" | | 36,6 | | 1 | | | 2 | 5 |

| № п/п | Найменування підприємства | Довжина лінії трамвая, км | Довжина лінії тролейбуса, км | Кількість трамвайних депо | Кількість тролейбус. депо | Прибуло/вибуло трамвайних маршрутів | Кількість трамвайних маршрутів | Кількість тролейбус. маршрутів | Кількість тягових підстанцій |
|----------|---|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 24. | КП "Конотопське ТУ" | 27,8 | | 1 | | | 3 | | 2 |
| 25. | КП "Кременчуцьке ТРУ" | | 64,7 | | 1 | | | 3 | 7 |
| 26. | КП "Костянтинівське ТУ" | 31 | | 1 | | | 2 | | 2 |
| 27. | КП "Краматорське ТТУ" | 34,7 | 38,2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 4 | 5 |
| 28. | КП "Іллінське" м. Дніпропетровськ | | 38,7 | | 1 | | | 3 | 3 |
| 29. | МКП "Дніпропетровське ТРУ" | 92,2 | 80,7 | 1 | 1 | | 9 | 5 | 14 |
| 30. | КП "Макселектротранс" | | 38,5 | | 1 | | | 4 | 3 |
| 31. | КП "Маріупольське ТТУ" | 107,3 | 101,3 | 2 | 1 | 1 | 12 | 11 | 20 |
| 32. | КП "Полтавське троллейбусне" | | 73,2 | | 1 | | | 10 | 9 |
| 33. | КП "Електротранс" м. Суми | | 95,5 | | 1 | | | 13 | 9 |
| 34. | КП "Слов'янське ТРУ" | | 40 | | 1 | | | 3 | 5 |
| 35. | КП "Свердловське ТРУ" | | 54,5 | | 1 | | | 6 | 6 |
| 36. | Харківська фірм "АвтоТранс" | | 22 | | 1 | | | 3 | 2 |
| 37. | КП "Міське електротранс-сервіс" м. Харків | 217,4 | 266,4 | | 1 | | | | 59 |
| 38. | КП "Тролейбусне депо №2 м. Харків | | | | 1 | | | 9 | |
| 39. | КП "Тролейбусне депо №3 м. Харків | | | | 1 | | | 11 | |
| 40. | КП "Салтівське трамвайне депо" | | | 1 | | | 7 | | |
| 41. | КП "Жовтневе трамвайне депо" | | | 1 | | | 6 | | |
| 42. | КП "Трамвай" м. Дніпропетровськ | 77,9 | | 1 | | | 4 | | 14 |
| 43. | МКП "Дніпропетровськ ел. транспорт" | 172,3 | 186,8 | 1 | 2 | | 14 | 18 | 38 |
| 44. | КП "ГУ ім. Лівського" м. Світловий | 20 | | 1 | | | 4 | | 2 |
| 45. | ВАТ "Інтернат" "Березовий" | 1,6 | | 1 | | | 1 | | 1 |
| 46. | ЗКП МЕТ "Запорізьке троллейбусне" | 99,4 | 188,4 | 1 | 2 | | 10 | 8 | 30 |

| № п/п | Найменування підприємства | Довжина лінії трамвая, км | Довжина лінії тролейбуса, км | Кількість трамвайних депо | Кількість тролейбус. депо | Прибуло/вибуло трамвайних маршрутів | Кількість трамвайних маршрутів | Кількість тролейбус. маршрутів | Кількість тягових підстанцій |
|----------|-------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 47. | ККВП "Керчтролейбус" | | 30,6 | | 1 | | | 1 | 4 |
| 48. | КП "Швид. трам." депо №1 м.Кр.Ри | 88,1 | | 1 | | | 13 | | 8 |
| 49. | КП "Міський тролейбус" м.Кривий Ріг | | 258,8 | | 2 | | | 23 | 22 |
| 50. | КП "Швид. трам." депо №2 м.Кр.Ри | 43,6 | | 1 | | | 3 | | 11 |
| 51. | КП ММР "Миколаївелектротранс" | 69,6 | 57,9 | 1 | 1 | | 5 | 5 | 11 |
| 52. | КП "Одесьміськелектротранс" | 198,1 | 150,2 | 1 | 1 | | 23 | 13 | 36 |
| 53. | КП СМР "Севастопольелектротранс" | | 131,5 | | 1 | | | 13 | 20 |
| 54. | КРПН "Кримтролейбус" | | 344,5 | | 3 | | | 23 | 34 |
| 55. | МКП "Херсонелектротранс" | | 97,2 | | 1 | | | 8 | 11 |
| | Всього | 1923,1 | 4407,9 | 29 | 53 | 7 | 179 | 414 | 687 |